

**ՀԱՅԿԱԿԱՆ ԾՈՎԱՅԻՆ ԱՌԵՎՏՐԻ ՁԱՐԳԱՑՄԱՆ
ՔԱՂԱՔԱԿՐԹԱԿԱՆ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐԸ ԵՎ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ
ՄՐՑԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆԸ XVII ԴԱՐՈՒՄ¹**

*Էդուարդ Լ. Դանիելյան**

Մինչ աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունները՝ միջազգային առևտրական կապերը զարգացել են Արևելյան կիսագնդի *հայտնի աշխարհի* սահմաններում [1] ցամաքային, գետային և ծովային ուղիներով [2]: Հումքի աղբյուրներով և ապրանքների տեսականիով էր պայմանավորված տարբեր երկրների մասնակցության աստիճանը միջազգային առևտրին:

Արևելքի և Արևմուտքի միջև իր ռազմավարական կարևոր դիրքով և քաղաքականության զարգացումներով Հայաստանը հնուց ներգրավվել էր միջազգային առևտրի մեջ [3, pp. 203-227]: Դեռևս նեոլիթի (նոր քարի դար) և էնեոլիթի (պղնձի-քարի դար) դարաշրջաններում Հայկական լեռնաշխարհից վանակատ է արտահանվել Միջագետքի և Միջերկրականի արևելյան ավազանի երկրամասեր [4, p. 46]: Իսկ վաղ բրոնզի դարաշրջանում շումերներն օգտվում էին Հայկական լեռնաշխարհի պղնձից [5, s. 21-25; 6, էջ 140]: Մետաղագործության շնորհիվ Հայաստանը բրոնզի և վաղ երկաթի դարերում մետաղամշակման արդյունքներ էր արտահանում Արևելքի երկրներ: Բարձր գնահատելով Հայաստանի ներդրումը համաշխարհային քաղաքակրթության մեջ՝ Դ.Մ. Լանգն իր «Հայաստանը քաղաքակրթության բնօրրան» գրքում գրել է. «Հին երկիր Հայաստանը գտնվում է բարձր լեռներում... Միջագետքը իր Շումերի և Բաբելոնի հին քաղաքակրթություններով, Եգիպտոսի հետ միասին, թեպետ սովորաբար, ժամանակակից իմաստով դիտվում է որպես քաղաքակրթկյանքի գլխավոր աղբյուր, Հայաստանը նույնպես իրավունք ունի համարվելու մարդկային մշակույթի բնօրրաններից մեկը... Ավելին, Հայաստանն իրավունք ունի համարվելու հին մետաղամշակության ավելի քան հինգհազարամյա հնության օջախներից մեկը...» [7, p. 9]:

¹ Ձեկնուցում՝ կարդացված «Քեդաղ Մերչանտ» հայկական նավի հայտնագործությանը նվիրված ՀՀ ԳԱԱ պատմության ինստիտուտի և «ԱՆԱՀԻՏ» ասոցիացիայի կազմակերպած միջազգային գիտաժողովում (հոկտեմբերի 5, 2010թ.):

*Պատմագիտության դոկտոր, «Նորավանք» ԳԿՀ խորհրդական:

Մ.թ.ա. III հազ. շումերական դյուցազնավեպի հաղորդումներն Արատտայի¹ մասին [8], այդ ու հաջորդ հազարամյակի կեսերին Հայաստանի տարածքում հնագիտական պեղումների արդյունքում, ի թիվս բազմազան իրերի, եգիպտական, միտաննական, կասսիտական և ասորեստանյան կնիքների և ծովախեցիների հայտնաբերումը վկայում են Միջագետքի, ներառյալ Պարսից ծոցի ավազանի, ինչպես նաև Միջերկրականի ավազանի երկրների հետ եղած առևտրական կապերի մասին [12, էջ 64-65; 13, էջ 43-44]:

Պարսից տերությունում գտնվող Շոշը (հնագույն ժամանակներում Էլամի մայրաքաղաքը, այնուհետև Աքեմենյանների ձմեռային նստավայրը) [14, III, 140, V, 49, 53] և Փոքր Ասիայի արևմուտքում՝ Լյուդիայի մայրաքաղաք Սարդերը կապվում էին Հայաստանի հարավարևմտյան շրջաններով անցնող «Արքայական» կոչվող մեծ ճանապարհով [14, V, 52]: Հին ժամանակներից Հայաստանը Միջագետքի երկրների հետ հաղորդակցվում էր նաև գետային ճանապարհով: Հերոդոտոսը (մ.թ.ա. 484 - մոտ. 425թթ.) տեղեկություններ է պահպանել Հայաստանից՝ Եփրատ և Տիգրիս գետերով դեպի Բաբելոն կատարվող նավարկության մասին. «Բաբելոնի միջով գետ է հոսում, որի անունն է Եփրատ: Այն հոսում է Արմենիայից, մեծ է, խոր ու արագահոս... Տիգրիսը բխում է Արմենիայից»: Գետային նավերը, որոնցով Հայաստանից նավարկություն էին կատարում, պատմիչի նկարագրությամբ, կլոր էին ու ամբողջովին կաշեպատ: Հայաստանում կտրած ուռիներով պատրաստվում էին նավի կողերը և դրանք պատում կաշվե ծածկով: Նավին տրվում էր վահանի նման կլոր ձև: Ամբողջ նավը լցվում էր ծղոտով, բեռներով և թողնվում հոսանքն ի վար: Նավը վարում էին երկու դեկային թիակներով: Մեծ մասամբ կարմիր կարասներով գինի էր փոխադրվում: Յուրաքանչյուր նավի մեջ կար մի կենդանի գրաստ, իսկ խոշորների մեջ՝ մի քանիսը: Բաբելոն հասնելուց և բեռը վաճառելուց հետո վաճառվում էր նաև նավի կմախքը և ամբողջ ծղոտը, իսկ կաշին բարձվում էր գրաստների վրա և հետ էր տարվում Հայաստան, քանի որ գետի արագության պատճառով հնարավոր չէր նավել գետն ի վեր: Այնուհետև, նույն ձևով պատրաստվում էին ուրիշ նավեր [14, I, 194]:

Համաշխարհային առևտրի ասպարեզում կարևոր էր Հայաստանի ռազմավարական դիրքն առաջավորասիական տարածաշրջանում՝ հատկապես հնուց հայտնի *Մետաքսի ճանապարհի* միջագային համակարգում: Քաղաքաշինության հին ավանդույթներով հայտնի Հայաստանը վերելք ապրեց Մեծ Հայքի թագավոր Արտաշես Ա-ի և, հատկապես, Հայոց տերության արքայից արքա Տիգրան Բ Մեծի գահակալության ժամանակներում: Արտաշատ և Տիգրանակերտ մայրաքաղաքներն ու Տիգրանի անունը կրող մյուս նորակառուց

¹ Արատտայի տեղադրությունը Լ.Ն. Պետրոսյանն առաջարկել է Հայկական լեռնաշխարհում՝ նշելով, որ այն համապատասխանել է Արարատ անվանը [9, էջ 123; հմմտ. 10, pp. 68-70; 11, էջ 29-32]:

քաղաքները վկայում են հնագույն ժամանակներից եկող հայ շինարարական արվեստի բարձր մակարդակի մասին: Հազարամյակների խորքից եկող հայոց քաղաքակրթական զարգացումներից բխող Տիգրան Բ Մեծի գործունեությունը տարածվեց Հայոց տերության մեջ մտած Առաջավոր Ասիայի մեծագույն մասի վրա [15, էջ 3-12]: Տիգրան Մեծն իր հսկողության տակ վերցրեց *Մետաքսի ճանապարհի*՝ Հնդկաստանի սահմաններից մինչև Միջերկրական ծովի առափնյա Դաշտային Կիլիկիայի, Սիրիայի և Փյունիկիայի վաճառաշահ նավահանգիստները հասնող ուղիները [16, XIV, 5, 2]:

Վաղ միջնադարում Հայաստանի գիտակրթական համակարգում մեծ տեղ էր տրվում աշխարհագրությանը և տիեզերագիտությանը: V դարում Մովսես Խորենացու հեղինակած և նրա գործը VIIդ. շարունակած ու խմբագրած Անանիա Շիրակացու «Աշխարհացույց»-ում տեղեկություններ են հաղորդվում Հնդկական, Հունական (Միջերկրական) և Վրկանից (Կասպից) ծովերով նավարկության մասին: Հնուց եկող հայ-հնդկական կապերի մասին են վկայում Հնդկաստանի բնական հարստություններին և էթնիկական կազմին վերաբերող նյութերը «Աշխարհացույց»-ում [17, էջ 266, 274, 308-310]: Անանիա Շիրակացին «Տիեզերագիտություն»-ում հետաքրքիր տեղեկություններ է հաղորդում աստղային երկնքով նավագնացության մասին: Նա գրում է, որ *Երկնիքնեռ* և *Մայլ* կոչվող աստղերը *Մեծ արջի* համաստեղության համակարգում տեսանելի նշանացույցներ են ծովագնաց ճանապարհորդների համար [17, էջ 96]:

Հայաստանով անցնող *Մետաքսի ճանապարհի* վրա գտնվող քաղաքներից վաղ միջնադարից վերելք ապրեցին հինավուրց Ջուղան, Նախիջևանը, Կարինը, Մանազկերտը, Դվինը, իսկ X-XIդդ. Հայոց Բագրատունյաց մայրաքաղաք Անին և այլ քաղաքներ [18, շ. 70-71; 19; 20], որոնք գիտության և մշակույթի, արհեստների [21] ու առևտրի խոշոր կենտրոններ էին:

Հայոց մեջ նավագնացության գործը մեծ զարգացում ապրեց XII-XIV դարերում, երբ Կիլիկիայի Հայկական իշխանապետությունը, այնուհետև թագավորությունը դարձավ ծովային պետություն իր ռազմական և առևտրական նավատորմերով, որն ընդգրկվեց Միջերկրականի ավազանի ծովային առևտրի համակարգում [22; 23, շ. 400]: Կիլիկյան Հայաստանը Զինաստանից և Հնդկաստանից եկող *Մետաքսի ճանապարհի* ծովային դարպասն էր դեպի Եվրոպայի նավահանգիստները: Միևնույն ժամանակ, այն դարձավ միջազգային ծովային օրենսդրության մեջ առաջադեմ փոփոխություններ կատարողը:

Եվրոպական մի շարք երկրներում կիրառվում էր «մերձափնյա իրավունքը» (*Jus litoris*), որի համաձայն, նավաբեկված նավերի բեռները, անձնակազմը և ուղևորներն ափատիրոջ կամքով սեփականացվում էին: Այդ իրավունքը գործում էր նաև Միջերկրական ծովի ավազանի առափնյա արևելյան երկրներում: Բնչպես նշել է Յու.Բարսեղովը, նավաբեկվածներին պաշտպանող հրո-

վարտակներ են հրապարակել 1290 և 1320թթ. Բյուզանդիայում հոգուտ բարսելունացիների, 1227թ. և 1461թ. Ֆրանսիայում հոգուտ իտալացիների, այնուհետև՝ ֆլամանդացիների, հոլանդացիների և բրաբանտացիների, սակայն դրանք, հիմնականում, ապարդյուն էին, և թալանը հնարավոր չէր կասեցնել [24, էջ 100-101]: Կիլիկյան Հայաստանում «մերձափնյա իրավունքի» դեմ պայքարը կրեց ավելի խորքային և հետևողական բնույթ:

1184թ. Մխիթար Գոշն իր «Դատաստանագրքում» դատապարտել էր այդ երևույթը՝ նախագուշացնելով դրանից հեռու մնալ, «թե ի մերոց պատահի ազգաց տիրելոց ծովու» [25, էջ 415]: Յու.Բարսեղովը նշել է, որ «մերձափնյա իրավունքը» վերացնելու համար պահանջվեց մեկ հազարամյակ IX-Xդդ. եզակի մասնակի սահմանափակումներից մինչև XIX-XXդդ. միջազգային համաձայնագրերի և կոնվենցիաների կնքումը: Այս խնդրի առնչությամբ «Հայոց Դատաստանագրքի» համապատասխան դրույթների համեմատությունն այլ պետությունների նմանօրինակ օրենսդրական ակտերի հետ, ինչպես նշում է գիտնականը, բացի ժամանակագրական առաջնությունից, տարբերվում է նաև իր առաջադիմական բովանդակությամբ [24, c. 95-98, 103]:

Հայոց արքա Լևոն Բ Մեծագործը (1198-1219թթ.) պայքարեց ծովահենության դեմ և մեծ ջանքեր գործադրեց «մերձափնյա իրավունքի» վերացման ուղղությամբ: Այդ իրավունքից հրաժարումն առաջին անգամ միջազգային իրավական նորմի բնույթ ստացավ 1201թ.: Այդ տարի Լևոն արքան հրաժարվեց «մերձափնյա իրավունքից» Վենետիկի հանրապետության օգտին, ինչպես այդ արել էր ճենովացիների կապակցությամբ [24, c. 105]: Իրավական այդ նորմի գործադրումը Կիլիկյան Հայաստանում հետագա զարգացում է ստանում Հեթում I-ի (1226-1269թթ.) և Լևոն III-ի (1270-1289թթ.) օրոք [26, pp. 106, 110, 126; 24, c. 105-106]: Կիլիկյան Հայաստանն օրինապահ և հուսալի գործընկեր էր ծովային առևտրի գործում, ինչի վկայությունն է նրա հիշատակությունը Միջերկրական ծովի եվրոպական և մերձավորարևելյան նավահանգիստներում կնքված բազում առևտրական փաստաթղթերում:

Հայ առևտրական-ծովագնացները ծանրակշիռ մասնակցություն են ունեցել նաև «մանիլյան առևտրում»՝ հատկապես Դիաշի ու Վասկո դա Գամայի հայտնագործություններից հետո գործնական կապեր հաստատելով պորտուգալացիների հետ Հնդկական օվկիանոսում: Հետաքրքիր է, որ դեռևս XVIդ. պորտուգալական պոետ Լուի դե Կամոենը իր «Լուսիադ կամ Հնդկաստանի հայտնագործումը» էպիկական պոեմում, նկատի ունենալով աստվածաշնչյան Դրախտը, սրբազան Արարատ լեռը և Եփրատ ու Տիգրիս գետերի ակունքները, հայերի մասին գրել է. «Նրանք, որ մշակում էին գեղեցիկ Հայաստանի հողը, որտեղ սուրբ լեռից երկու գետեր են հոսում՝ այն ինչը Էդեմն էր ուխտագնացի աչքին» [27, p. 118]:

Հայերի դերը «մանիլյան առևտրում» աճում է XVIIդ.: Ֆրանսիացի վաճառական և ճանապարհորդ Ժան Բատիստ Տավերնիեն նշում էր, որ իր ժամանակ «առևտրի այնպիսի տեսակ չկար, որը հայերը չվարեին» [28, vi, pp. 158-159, Appendix, pp. 76-77; 29, c. 73-78], իսկ ֆրանսիական իշխանությունների ներկայացուցիչ Ֆրանսուա Մարտենը նշել է, որ, բացի պորտուգալացիներից, Մանիլա էին «թույլատրվում հնդիկ և հայ առևտրականները» [30, p. 125]: Մադրասում 1711-1714թթ. գրանցված անգլիական փաստաթղթերից հետևում է, որ հայերն իրենց ձեռքում էին պահում Մանիլայի և Չինաստանի հետ Հնդկաստանի ունեցած մասնավոր առևտրի կեսը: Յու.Բարսեղովը, մանրամասն հետազոտելով «մանիլյան առևտրում» հայ վաճառական-ծովագնացների մասնակցության խնդիրը, եզրակացրել է, որ գործնականորեն Մանիլա կարող էին մտնել միայն հայ վաճառականների նավերը, քանի որ Անգլիան, Ֆրանսիան և Հոլանդիան մեծ մասամբ թշնամական հարաբերությունների մեջ էին Իսպանիայի հետ: Միննույն ժամանակ, հայ վաճառականների ծառայությունից օգտվում էին անգլիացիները, ֆրանսիացիները, հոլանդացիները, պորտուգալացիները, իսպանացիները: Մադրասի Սեն-Ջորջ ֆորտի գրանցումները վկայում են հայկական դրոշի տակ նավերի Մադրասից, Մուրաթից, Բոմբեյից, Կալկաթայից և այլ նավահանգիստներից Մանիլա նավարկելու մասին: Մուրաթից Մանիլա գնացող նավերի տերերն էին Խոջա Մինասը, Խոջա Ստեփան Մարկը, Հովհաննես Մարքարը [31, p. 169; 29]:

XVI-XVII թուրք-պարսկական պատերազմների ընթացքում Հայաստանի ժողովրդագրական և տնտեսական վիճակն առավել վատթարացել էր թե՛ օսմանների աղետաբեր ասպատակությունների և թե՛ պարսից Շահ Աբաս I-ի կազմակերպած «մեծ բռնագաղթի» հետևանքով, երբ ավերվեցին հինավուրց հայոց տնտեսական և մշակութային կենտրոն Ջուղան և մի շարք այլ բնակավայրեր: Իր գանձարանը հարստացնելու նպատակով Շահ Աբասը քայլեր ձեռնարկեց շրջադարձելու առաջավորասիական առևտրական ուղղությունը դեպի Պարսից ծոց [32, էջ 325]: Ելնելով իր շահերից՝ նա արտոնություններ շնորհեց Հին Ջուղայից գաղթեցված և Նոր Ջուղայում հաստատված հայ վաճառականությանը, որը ստացավ ինքնավարության իրավունք: Նոր Ջուղայի հետ կապված խնդիրները մանրամասն ուսումնասիրել են Լեոն, Աշ.Հովհաննիսյանը, Լ.Խաչիկյանը, Հ.Փափազյանը, Վ.Բայբությանը¹, Շ.Խաչիկյանը և այլ հետազոտողներ:

Նոր Ջուղայի հիմնադրումից հետո ջուղայահայության վաճառական կամ խոջայական կապիտալը [34] մետաքսի առևտրի ուղիներով, մի կողմից՝

¹ Վ.Բայբությանը, հետազոտելով Իրանի և եվրոպական երկրների միջև XVIIդ. տնտեսական հարաբերություններում Նոր Ջուղայի հայկական գաղութի խաղացած դերը, անդրադարձել է նաև նախորդ դարաշրջանին, մասնավորապես՝ 1580թ. Պարսից ծոցից օվկիանոսային ճանապարհով հայերի կողմից մետաքսի բեռներ Իսպանիա և Պորտուգալիա տեղափոխելուն [33, c. 31-33]:

կապյան-վոլգյան ջրային ճանապարհով մուտք գործեց Ռուսաստան և այնտեղից Եվրոպա, իսկ մյուս կողմից, Իրանով՝ Հնդկաստան: Երկու դեպքում էլ կարևորվեցին ծովային բեռնափոխադրումները:

XVI-XVIIդդ. Բաքվից և Աստրախանից կատարվող ծովային առևտուրը մեծ մասամբ կենտրոնացած էր հայերի ձեռքում [35, էջ 442; 36, c. 274; 37], ինչի զարգացմանն ավելի նպաստեց Նոր Զուղայի հայ վաճառականությունը՝ շնորհիվ 1667 և 1673թթ. ռուս-հայկական առևտրական պայմանագրի¹:

Հայկական վաճառականության հետ եվրոպական ընկերությունների մրցակցության նախանշանները երևացին, երբ Ռուսական կայսրությունը, ելնելով իր ներքին շուկային սպառնացող վտանգից, վերացրեց անգլիական Արևելահնդկական ընկերության՝ Իրանի հետ Ռուսաստանի վրայով կապ պահպանելու արտոնությունները: Փաստորեն, այդ ուղիով արտաքին առևտրի մենաշնորհը մնաց հայ վաճառականության ձեռքում: Իսկ հոլանդացիների ու անգլիացիների մրցակիցներն էին իտալացիներն ու իսպանացիները: Հայ առևտրականների քաղաքական չեզոք դիրքը տարբեր կողմերի հետ համագործակցելու հնարավորություն էր տալիս:

Առավել արդյունավետ էին հայ-հոլանդական առևտրական կապերը, ինչը նպաստում էր Ամստերդամում հաստատված հայկական գաղթօջախի հզորացմանը, որը հայտնի էր մշակութային խոշոր ձեռքբերումներով, հատկապես հայ տպագրության բնագավառում: Վանանդեցի գերդաստանի ներկայացուցիչների ջանքերով տպագրվում են Շարակնոցը, «Համատարած Աշխարհացոյց»-ը (1695թ.), Մովսես Խորենացու «Պատմութիւն Հայոց»-ը և այլն [32, էջ 616-617]: Հատկանշական է դարերի ընթացքում ջուղահայության հայկական կապիտալի դերն ազգային գործերում: Այն իր նշանակությամբ ավելին էր, քան բարեգործությունը՝ ընդգրկելով հայության բազում կենտրոնները՝ Իրանում և Հնդկաստանում, Հայաստանում, Ռուսաստանում, Իտալիայում և եվրոպական այլ երկրներում: Հնդկաստանի հայկական համայնքներում մի քանի դարերի ընթացքում հայ գիտակրթական և մշակութային գործի զարգացումը հանգեցրեց Հայրենիքը՝ Արևմտյան և Արևելյան Հայաստանն ազատագրելու Մադրասի հայ հայրենասերների խմբի ծրագրի հասունացմանը (XVIIIդ. երկրորդ կես):

XVIIդ. վերջին Կոստանդին Զուղայեցու «Աշխարհաժողով գիրք» վերնագրով դասագրքի համաձայն, հայերն արհեստներով և առևտրական գործե-

¹ Շ.Խաչիկյանը, վերանայելով այն ավանդական տեսակետը, թե 1667թ. առևտրական պայմանագիր կնքող հայկական կողմը Նոր Զուղայում գոյություն ունեցած «Հայկական առևտրական ընկերությունն» էր, եզրակացրել է, որ պայմանագիր ստորագրող Մտեփան Ռամադանսկին և Գրիգոր Լուսինովը Նոր Զուղա հայկական քաղաքի ինքնավար մարմինների կողմից լիազորված բանագնացներն էին [38, էջ 24-25]: Առանձնակի հետաքրքրություն է ներկայացնում Նոր Զուղայում հաստատված հայ ազնվականության տոհմաձառերի, մասնավորապես՝ նախնիական ծագում ունեցող Մանուկի որդուց սերող Աղազարյան, իսկ հետագայում Լազարյան կոչված գերդաստանի վերաբերյալ հետազոտությունը [39, VII]:

րով զբաղվում էին Հնդկաստանի տասնյակ առևտրաարհեստագործական կենտրոններում [32, էջ 335, 337, 447; 38, էջ 11]: Հնդկաստանի ծովային առևտրում տարածված էր «ծովային վարկի» կիրառումը, որի մասին տեղեկություններ են պահպանվել՝ կապված հայկական խոջայական կապիտալի հետ [38, էջ 161-167]:

Բրիտանական, ֆրանսիական և դանիական Արևելահնդկական ընկերությունները սկզբնապես օգտագործում էին հայերի առևտրական մեթոդների և կապերի հնարավորությունները, մասնավորապես՝ Հնդկաստանում: Նրանք հսկայական եկամուտներ էին ստանում, քանի որ սկզբնական շրջանում հայերը եվրոպական նավեր էին վարձում: 1688թ. Խոջա Քալանթարի և Լոնդոնի առևտրականների ընկերության միջև կնքված համաձայնությամբ երաշխավորվում էին հայ վաճառականների իրավունքները և արտոնությունները Հնդկաստանում: Ժամանակի ընթացքում հայերը գնում և կառուցում էին իրենց նավերը՝ դառնալով եվրոպական առևտրականների մրցակիցը: Այսպես ծովահենության ավար դարձան հայ վաճառականներ՝ Հովհան և Հովսեփ Մարգարյանների բարձր կարգի երկու առևտրական նավերը՝ «Նոր Երուսաղեմը» և «Սանկտա Կրուզը» [40, c. 62-69]: Յու. Բարսեղովը դիտարկել է, որ հայերի ծովային առևտրի բազմադարյա պատմությունը միննույն ժամանակ դրամատիկ պատում է եվրոպական ծովահենների դեմ նրանց մղած պայքարի մասին, քանզի հայերը նպաստում էին ազատ նավագնացության, բաց ծովի առաջադիմական սկզբունքների հաստատմանը [41, c. 35-42]:

«Քեդաղ Մերչանտի» («Քեդաղի առևտրական») ճակատագիրը ծովահենության զոհ դարձած հայկական առևտրական նավերի թվին է պատկանում [42, c. 70-73]: Եվ այսօր դրա նավաբեկված մասերի հայտնաբերումը Դոմինիկյան Հանրապետության Կատալինա կղզու մոտ և ուսումնասիրությունը [43; 44, pp. 47-49; 45], արժեքավոր ներդրում է համաշխարհային առևտրական նավագնացության պատմության մեջ հայկական ժառանգության նշանակության գնահատման գործում:

Հոկտեմբեր, 2010թ.

Աղբյուրներ և գրականություն

1. *Дитмар А.Б.*, Рубежи ойкумены, м., 1973.
2. *Дитмар А.Б.*, От Птолемея до Колумба, М., 1989.
3. *Danielyan E.L.*, Le consequence politique de la position strategique de l'Arménie dans l'économie du monde ancien et medieval. – «Armeniaca», etudes d'histoire et de culture arméniennes, Provence, 2004.
4. *Dixon J., Cann J. and Renfrew C.*, Obsidian and the Origins of Trade. – «Scientific America», 1968, N218.
5. *Landsberger B.*, Assyrische Handelskolonien in Kleinasien aus dem dritten Jahrtausend, Leipzig, 1925.
6. Հայ ժողովրդի պատմություն, հ. I, Երևան, 1971:
7. *David M. Lang*, Armenia Cradle of Civilization. London, 1970.
8. *Kramer S.N.*, Enmerkar and the Lord of Aratta: a Sumerian Epic Tale of Iraq and Iran, Philadelphia, 1952.
9. *Պետրոսյան Լ.Ն.*, «Հայ ժողովրդի փոխադրամիջոցներ», «Հայ ազգաբանություն և բանահյուսություն» ժողովածու, 6, Երևան, 1974:
10. *Kavoukjan M.*, Armenia, Subartu and Sumer. The Indo-European Homeland and Ancient Mesopotamia, Montreal, 1987.
11. *Մովսիսյան Ա.*, Հնագույն պետությունը Հայաստանում. Արատտա, Երևան, 1992:
12. *Փիլիպոսյան Ա.*, Հայկական լեռնաշխարհի մ.թ.ա. III-I հազ. հուշարձաններից հայտնաբերված ծովախիտունները որպես հնագիտական և ազգագրական հետազոտությունների սկզբնաղբյուր, «Հին Հայաստանի մշակույթը», XI, Երևան, 1998:
13. *Փիլիպոսյան Ա.*, Հայաստանի հինարևելյան կնիքները որպես Մերձավոր Արևելքի ռազմաքաղաքական փոխառնչությունների սկզբնաղբյուր, «Հայկական քաղաքակրթությունը հնագույն ժամանակներից մինչև քրիստոնեության ընդունումը» գիտաժողովի հիմնադրույթներ, Երևան, 2000:
14. *Herodotus*, with an English transl. by A.D.Godley, in four volumes, in four volumes, 1957-1960.
15. *Դանիելյան Է.*, Տիգրան II Մեծի քաղաքակրթական գործունեության ռազմավարությունը, ՊԲՀ, 2006, N2:
16. The Geography of Strabo, with an English. Transl. by H.Jones, in eight volumes, VI, London, 1960.
17. *Անանիա Շիրակացի*, Մատենագրություն, Երևան, 1979:
18. *Манандян Я.А.*, О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен (Vв. до н.э.- XVв. н.э.), изд. 2-е, Ереван, 1954.
19. *Мартиросян А.*, На Великом Шелковом Пути, Ереван, 1998.
20. *Мартиросян А.*, Мировые пути через Армению и Переднюю Азию по Карте Пейтингера, Ереван, 2003.
21. *Արրախանյան Վ.Ա.*, Արհեստները Հայաստանում IV-XVIIIդդ., Երևան, 1956:
22. *Ալիշան Դ.*, Միսուն, Վենետիկ, 1885:
23. *Микаелян Г.*, История Киликийского Армянского государства, Ереван, 1952.

24. *Барсегов Ю.Г.*, Отказ армян от “берегового права”, ՊԲՀ, 1971, N 1:
25. Մխիթարայ Գօշի Դատաստանագիրք Հայոց, Վաղարշապատ, 1880:
26. *Langlois V.*, Le trésor des chartes d'Arménie ou cartulaire de la Chancellerie royal des Roupéniens, Venise, 1863.
27. *Luis de Camoens*, The Lusiad; or the Discovery of India. An epic poem, transl. from the Portuguese by W.J.Mickle, London, 1877.
28. *Jean Baptist Tavernier*, The Six Voyages... into Persia and the East Indies, London 1677.
29. *Барсегов Ю.*, Филиппины в морской торговле армян, “Анив”, 2008, N 5.
30. L'Inde et les nations Europeennes en Asie au commencement du XVIII-e siecle, par Francois Martin, fondateur de la ville de Pondichery (Pierre Margry, Relations et memoires inedits pour servir à l'histoire de la France dans les pays d'Outre Mer, Challamel aîné, Paris, 1867.
31. Records of Fort St. George. Diary and Consultation Book. 1678-1679, Madras, 1911.
32. Հայ ժողովրդի պատմություն, հ. IV, Երևան, 1972:
33. *Байбуртян В.А.*, Армянская колония Новой Джульфы в XVII в., Ереван, 1969:
34. *Հեն*, Խոջայական կապիտալը և նրա քաղաքական և հասարակական դերը հայերի մեջ, Երևան, 1934:
35. *Հակոբյան Հ.*, Ուղեգրություններ, աղբյուրներ Հայաստանի և Անդրկովկասի պատմության, հ. Ա, ԺԳ-ԺԶ դարեր, Երևան, 1932:
36. Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке. Пер. с англ. Ю.Готье, Л., 1937.
37. *Ստեփանյան Գ.*, Համառոտ ակնարկ Կասպից ծովի հայկական նավատորմի պատմությունից, «Ծովի մշակույթը՝ մարդկության մշակույթն է քաղաքակրթությունների երկխոսությունում», Այսա ծովային հետազոտությունների ակումբի 25-ամյակին նվիրված գիտաժողով (2010թ. մայիսի 14-16):
38. *Խաչիկյան Շ.*, Նոր Զուղայի հայ վաճառականությունը և նրա առևտրատնտեսական կապերը Ռուսաստանի հետ XVII-XVIII դարերում, Երևան, 1988:
39. Լազարեան առևտրական ընկերության հաշուեմատենանը (1741-1759թթ.), աշխատասիրութեամբ Շուշանիկ Խաչիկեանի, Երևան, 2006:
40. *Барсегов Ю.*, Пиратство и армянская морская торговля, «Анив», 2006, N 5.
41. *Барсегов Ю.*, Из истории борьбы армянского купечества против европейского пиратства в XVIIIв. (в связи с захватом «Нового Иерусалима» и «Санкта Круз» английской пиратской организацией из Сиам), ՊԲՀ, N 2, 1984.
42. *Барсегов Ю.*, Дело королевского пирата Кидда, «Анив», 2006, N 5.
43. "IU Team Finds Fabled Pirate Ship". INDYSTAR.COM. December 13, 2007, Pirate Captain William Kidd's Ship Possibly Found, <http://www.foxnews.com/story/0,2933,316786,00.html>
44. *Charles D. Beeker*, Living Museums in the Sea – Shipwrecks as Marine Protected Areas, - The Undersea Journal, the Third Quarter, 2010.
45. *Mills E.*, A Find of Piratical Significance. - Naval History Magazine - April 2009 Volume 23, Number 2.

ЦИВИЛИЗАЦИОННЫЕ ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ АРМЯНСКОЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ И МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ В XVII ВЕКЕ

Эдуард Л. Даниелян

Резюме

Вклад Армении в мировую цивилизацию проявляется в культурной, научной и экономической сферах с древнейших времен. Армянское государство во времена Тиграна II Великого (95-55 гг. до н.э.) взяло под свой контроль магистрали Шелкового пути в пределах большей части Передней Азии, включая морские порты восточного побережья Средиземного моря. В средневековье Киликийское Армянское царство (1198-1375гг.) играло значительную роль в международной морской торговле, вместе с тем внеся значительный вклад в развитие морского права. Позднее представители армянских общин (особенно из Новой Джуги) стали активными участниками международной торговли в странах Европы и Азии. Британская, французская и голландская ост-индские компании с самого начала использовали политический и экономический потенциал армянских купцов, в особенности в Индии. Впоследствии это превратилось в конкуренцию, которая нанесла много вреда армянской морской торговле.